

**RYSZARD JAKUBOWSKI**



**DEKALOG  
MYŚLĄCEGO  
KIEROWCY**

**JAK NIE DAĆ SIĘ ZABIĆ  
NA DRODZE**

Niniejszy **darmowy** ebook zawiera fragment  
pełnej wersji pod tytułem:  
„Dekalog Myślącego Kierowcy”  
Aby przeczytać informacje o pełnej wersji, [kliknij tutaj](#)

**Darmowa publikacja** dostarczona przez  
[ZloteMysli.pl](#)

**Niniejsza publikacja może być kopiowana, oraz dowolnie rozprowadzana tylko i wyłącznie w formie dostarczonej przez Wydawcę. Zabronione są jakiegokolwiek zmiany w zawartości publikacji bez pisemnej zgody wydawcy. Zabrania się jej odsprzedaży, zgodnie z [regulaminem Wydawnictwa Złote Myśli](#).**

© Copyright for Polish edition by [ZloteMysli.pl](#)

Data: 10.05.2008

Tytuł: Dekalog Myślącego Kierowcy (fragment utworu)

Autor: Ryszard Jakubowski

Projekt okładki: Joanna Kopik

Korekta: Anna Grabka

Skład: Anna Grabka

Internetowe Wydawnictwo Złote Myśli sp. z o.o.

ul. Daszyńskiego 5

44-100 Gliwice

WWW: [www. ZloteMysli.pl](http://www.ZloteMysli.pl)

EMAIL: [kontakt@zlotemysli.pl](mailto:kontakt@zlotemysli.pl)

**Wszelkie prawa zastrzeżone.**

**All rights reserved.**

# SPIS TREŚCI

|  |                   |
|--|-------------------|
| <b><u>WSTĘP.....</u></b>                                 | <b><u>6</u></b>   |
| <b><u>ROZDZIAŁ 1.</u></b>                                |                   |
| <b><u>JAK JEŹDZIĆ W SPRZYJAJĄCYCH WARUNKACH.....</u></b> | <b><u>8</u></b>   |
| Ruszanie i włączanie się do ruchu.....                   | 9                 |
| Jak jeździć w porze dziennej.....                        | 21                |
| Jak jeździć nocą.....                                    | 32                |
| Jak bezpiecznie cofać.....                               | 56                |
| Co to jest prędkość bezpieczna?.....                     | 61                |
| Jazda “w trasie”.....                                    | 66                |
| Jak zachowywać się w ruchu miejskim.....                 | 90                |
| <b><u>ROZDZIAŁ 2.</u></b>                                |                   |
| <b><u>JAK JEŹDZIĆ W TRUDNYCH WARUNKACH?.....</u></b>     | <b><u>108</u></b> |
| Jak jeździć podczas mgły.....                            | 113               |
| Jak jeździć drogami zaśnieżonymi i zalodzonymi.....      | 123               |
| Jak hamować na śliskiej nawierzchni.....                 | 132               |
| Jak radzić sobie z poślizgami.....                       | 136               |
| <b><u>ROZDZIAŁ 3.</u></b>                                |                   |
| <b><u>DLA ZAAWANSOWANYCH.....</u></b>                    | <b><u>145</u></b> |
| Jak holować inny pojazd i jak być holowanym?.....        | 145               |
| Jak jeździć z przyczepą.....                             | 156               |
| Jak cofać z przyczepą.....                               | 169               |
| <b><u>ROZDZIAŁ 4.</u></b>                                |                   |
| <b><u>JAK DOSKONAŁIĆ TECHNIKĘ JAZDY?.....</u></b>        | <b><u>182</u></b> |
| <b><u>ZAMIAST POSŁOWIA,</u></b>                          |                   |
| <b><u>CZYLI KILKA RAD STAREGO KIEROWCY.....</u></b>      | <b><u>190</u></b> |

## Wstęp

Działo się to w połowie lat siedemdziesiątych minionego stulecia. Byłem wówczas świeżo po egzaminie na prawo jazdy. Z nowiutkim dokumentem, stwierdzającym moje umiejętności szoferskie, wybrałem się starym motocyklem na wycieczkę po trasach Polski Południowej. W drodze powrotnej, na dopiero co otwartej trasie Warszawa – Katowice, zatrzymałem się na chwilę na jakimś parkingu między Piotrkowem Trybunalskim a Rawą Mazowiecką. Stał tam już wielki, osiemnastokołowy Kenworth, lśniący czerwonym lakierem i chromami. Prawdziwy smok, znany z filmów o amerykańskich kierowcach. Obok niego kręcił się niemłody, chyba sześćdziesięcioletni mężczyzna w skórzanej kamizelce i dżinsach. Zawsze fascynowały mnie ogromne ciężarówki, pochłaniające dziennie setki kilometrów szos, więc stanąłem z otwartymi ustami. Mężczyzna zobaczył mój pełen zachwyty wzrok i uśmiechnął się. Zapytał po angielsku, czy podoba mi się jego samochód? Rozmowa potoczyła się wartko. Okazało się, że truck należał do amerykańskiej firmy, wożącej towary z portów Zachodniej Europy do azjatyckich republik ówczesnego Związku Radzieckiego. Kierowca był rodowitym teksańczykiem i tylko raz na pół roku wracał do rodziny mieszkającej gdzieś w okolicach Dallas. Przyjemną pogawędkę o romantyce dalekich tras przerwał nieubłagany czas. Musiałem wracać do domu, aby zdążyć przed zmrokiem, wówczas jeszcze bałem się jazdy w ciemnościach. Na pożegnanie teksański kierowca powiedział coś, na co początkowo nie zwróciłem uwagi – ot zwykły grzecznościowy zwrot, jakieś standardowe życzenie w rodzaju “Szerokiej drogi”... Potem, jadąc wygodną dwupasmową szosą,

przypomniałem sobie te słowa i... zapamiętałem je na całe życie. Stały się one dla mnie czymś więcej niż drogowskazem na dalszą karierę “pogromcy szos”. Sympatyczny Amerykanin przekazał mi wtedy w kilku prostych słowach życiową mądrość popartą ogromnym doświadczeniem, wynikającym z przejechanych kilku milionów kilometrów. Dziś chciałbym podzielić się tą niezwykłą złotą myślą z Tobą, drogi Czytelniku. Niech stanie się ona i dla Ciebie tym talizmanem, który pozwoli Ci na lata szczęśliwej, bezwypadkowej jazdy.

Oto magiczne słowa amerykańskiego truckera:

*“Kiedy wyda Ci się, że jesteś bardzo dobrym kierowcą, który wie już wszystko o jeździe i o szosach, sprzedaj jak najszybciej swój pojazd i nigdy więcej nie siadaj za kierownicą. Cmentarze są pełne grobów bardzo dobrych kierowców”.*

Życzę Ci, abyś był kierowcą, który dzięki wiedzy teoretycznej i treningowi opisanemu w tej książce, będzie umiał prowadzić swój pojazd **lepiej**, a przede wszystkim – **bezpieczniej** niż inni użytkownicy szos. Abyś przejechał bez wypadku kilka milionów kilometrów po drogach i bezdrożach świata, a z każdej trasy wracał do domu cały i zdrowy.

*Ryszard Jakubowski*

## ROZDZIAŁ 1.

# Jak jeździć w sprzyjających warunkach i jak wykonywać podstawowe manewry.

Na pierwszy rzut oka może się wydawać, że nie ma nic prostszego od jazdy w idealnych warunkach. Wystarczy usiąść za kierownicą, uruchomić silnik, ruszyć i jechać. Nie byłoby jednak tylu wypadków i stłuczek, gdyby było to naprawdę tak proste i łatwe. Dobre warunki usypiają czujność kierowcy, powodują, że czuje się on bezpieczny, czasem rozleniwiają... Pozwól, że opiszę Ci wszystko po kolei. Przedtem jednak muszę wspomnieć o czymś bardzo ważnym.

*Wszystko, co w tej książce piszę, dotyczy wyłącznie kierowców trzeźwych i nie używających jakichkolwiek środków odurzających. Tylko kierowca, którego świadomość i zdolność percepcji nie są ograniczone użyciem alkoholu, narkotyków lub niektórych lekarstw, jest w stanie dać sobie radę w trudnych sytuacjach. Wierzę, że nim zasiądziesz za kierownicą, nie pijesz alkoholu przez co najmniej dobę, ani nie używasz narkotyków, nawet tych najbardziej miękkich. W przeciwnym wypadku moje rady nie będą dla Ciebie użyteczne. Wypicie nawet litra piwa lub szklanki wina 6 godzin przed wyruszeniem w trasę ma zazwyczaj zgubne skutki.*

Nie sugeruj się opiniami innych ani teoretycznymi informacjami, że organizm spala do 20 g. alkoholu w ciągu godziny. Nie każdy organizm i nie w każdych warunkach. Zresztą, czy musisz pić, a potem jechać? Niech Twoi “doradcy” zachowają swoje rady dla siebie – oni nie będą ponosili konsekwencji wypadku, który możesz spowodować, nie w pełni panując nad swoimi odruchami.

*Jeżeli jesteś w trakcie kuracji i musisz zażywać lekarstwa – dla własnego dobra zapytaj lekarza, lub przynajmniej farmaceutę, czy nie są one przeszkodą w bezpiecznym prowadzeniu auta.*

## **Ruszanie i włączanie się do ruchu.**

**Mamy już za sobą** najważniejszy fragment tej książki. Wierzę, że rozumiesz, jak ważna jest zawarta w nim informacja i nie będziesz próbował swoich sił za kierownicą po wprawieniu się w stan “nieważkości”. Wsiądź więc do samochodu i ruszajmy.

**Zanim uruchomisz silnik**, warto a nawet trzeba wykonać kilka podstawowych czynności. Zaczniemy od Twojego “miejsca pracy”. W fotelu kierowcy spędzasz sporą część życia. Jeżeli codziennie **tylko** dojeżdżasz do pracy na drugim końcu miasta albo w sąsiedniej miejscowości, to średnio spędzasz dziennie za kierownicą około jednej godziny. Warto więc zadbać o własną wygodę. Dopasuj więc samochód do siebie! Twoja pozycja za kierownicą jest jednym z istotnych elementów bezpiecznej jazdy. Niestety, nie wszyscy instruktorzy jazdy zwracają na to uwagę. Nie zwracają na to uwagi nawet kierowcy z całkiem sporym stażem za kółkiem. Dlatego pozwól, że powiem o wszystkim po kolei.

Najpierw odsuń jak najdalej do tyłu swój fotel. Wyciągnij swobodnie nogi do przodu. Teraz ustaw oparcie tak, aby z tego miejsca dobrze widzieć nie tylko wierzchołki przydrożnych drzew, ale także drogę przed samochodem. Na razie nie przejmuj się, że nie jest Ci najwygodniej. Spróbuj teraz, nie odrywając pleców od oparcia,

sięgnąć stopami do pedałów. Przesuń fotel do przodu do miejsca, z którego po naciśnięciu do oporu pedału sprzęgła Twoja lewa noga jest niemal całkowicie wyprostowana w kolanie. Jeżeli jeździsz samochodem z automatyczną skrzynią biegów, a więc nie masz pedału sprzęgła, po prostu oprzyj lewą stopę o przednią ściankę podłogi tuż przy pedale hamulca. Noga powinna być w tej pozycji całkowicie wyprostowana. Sprawdź teraz, czy możesz bardzo szybko przenieść prawą stopę z pedału gazu na pedał hamulca i nacisnąć go do oporu. Po wciśnięciu pedału hamulca prawa noga powinna pozostać ugięta w kolanie!

Możesz teraz przystąpić do najważniejszej części zabiegów związanych z ergonomią – do ustawienia odległości od kierownicy. Wyciągnij obie ręce przed siebie i chwyć dłońmi za najbardziej odległą od Ciebie część jej koła. Jeżeli zrobiłeś to bez odrywania pleców od oparcia fotela, a Twoje ręce są niemal zupełnie wyprostowane w łokciach, to możesz uznać ustawienie fotela za optymalne. Jeżeli nie, pochylaj lekko oparcie fotela do przodu i do tyłu tak długo, aż uzyskasz właściwe ustawienie. Opuść teraz obie dłonie, nie odrywając ich od koła kierownicy, do pozycji “za piętnaście trzecia” – czyli tak aby lewa dłoń znalazła się dokładnie na wysokości osi kierownicy, prawa nieco poniżej niej. To najwłaściwszy z wielu względów sposób trzymania kierownicy. W takim ułożeniu rąk Twoje łokcie nie powinny jeszcze oprzeć się o tułów. Jeżeli się opierają, pochyl lekko oparcie fotela do tyłu. Wszystkie czynności powtarzaj tak długo, aż uzyskasz optymalne ustawienie fotela, pozwalające na swobodne operowanie nogami i rękami.

*Na całym świecie nie ma dwóch ludzi identycznych.  
Konstruktorzy samochodów nie są w stanie dopasować*

*fotela i jego zakresu regulacji do wszystkich typów sylwetki i indywidualnych cech każdego kierowcy. Stosują więc z konieczności “uśrednienia”. Nie zdziw się, że możesz mieć kłopoty z idealnym dopasowaniem samochodu do siebie, nawet gdy zasiadasz za kierownicą luksusowego auta. Nie wzdragaj się przed “poprawieniem” konstrukcji fotela. Nawet w tak drogim aucie jak mercedes 300 D z 1991 roku miałem zawsze na swoim fotelu dość grubą poduszkę z miękkiej pianki poliuretanowej – dopiero dzięki niej uzyskałem optymalne dopasowanie auta do siebie i pełen komfort jazdy.*

O optymalnym, ergonomicznym ustawieniu fotela kierowcy świadczy nie tylko prawidłowa sylwetka za kierownicą. Jeżeli po dłuższej, – co najmniej godzinnej, nieprzerwanej jeździe zaczynasz odczuwać nieznany Ci dotychczas ból między łopatkami i u nasady szyi – masz źle ustawione oparcie fotela (za bardzo “leżysz”). Jeżeli chwytają Cię leciutkie kurcze (odczuwasz chwilami “mrowienie”) w okolicach wewnętrznej strony podudzi – Twój fotel jest odsunięty za daleko do tyłu. Pamiętaj jednak, aby po wszystkich korektach ustawienia fotela Twoja sylwetka była zbliżona do optymalnej, czyli Twoje ręce muszą być wyprostowane w łokciach przy trzymaniu kierownicy za jej najbardziej odległą od Ciebie część, i musisz móc swobodnie i szybko operować nogami na pedałach.

**Siedzisz już** wygodnie w fotelu i możesz w każdej chwili wyruszyć w drogę. Czy jednak o czymś nie zapomniałeś? Właśnie! Zanim ruszysz, sprawdź, nawet bardzo pobieżnie, czy samochód jest w należyтым stanie technicznym. Rzuć okiem, czy masz wszystkie koła. To wcale nie dowcip. W polskiej rzeczywistości bywa, że w ciągu kilku sekund ktoś “pożyczy” sobie Twoje koło, zostawiając

samochód na ceglach. Rzuć okiem, czy ciśnienie w oponach jest w miarę prawidłowe. Czy nikt nie ukradł Ci piórek wycieraczek albo nie wyrwał reflektora... Kiedy czujesz, że wszystko jest w porządku, uruchom silnik i sprawdź hamulec zasadniczy. Ze względu na to, iż ogromna większość typów i modeli samochodów ma wspomaganie hamulców, ich sprawdzanie powinno być przeprowadzane w warunkach eksploatacyjnych, czyli przy pracującym silniku. Jeżeli podczas gwałtownego i silnego naciśnięcia pedału hamulca w pewnym momencie napotkasz na “twardy” opór, możesz uznać, że wszystko raczej jest w porządku. Jeżeli opór jest miękki, “gumowy” – możesz być niemal pewien, że masz jakąś usterkę układu hamulcowego. Celowo nie zachęcam do sprawdzenia hamulców jedynie przez rzut oka na ich kontrolkę. Nawet najlepsze urządzenia kontrolne nie są całkowicie niezawodne...

*Hamulce powinieneś sprawdzać po każdym uruchomieniu silnika. Niech stanie się to Twoim nawykiem, a nawet odruchem warunkowym.*

Skoro już jesteś przekonany, że masz samochód w niezłym stanie technicznym, ruszaj w drogę! Ruszaj normalnie, spokojnie – im bardziej płynnie to robisz, tym lepszym jesteś kierowcą. W ogóle cała Twoja jazda powinna być spokojna i płynna. Chyba, że uczestniczysz w rajdzie albo w wyścigu Formuły 1. Tylko wysokość ewentualnej nagrody liczona w dziesiątkach lub setkach tysięcy dolarów daje powód do gwałtownego ruszania z piskiem opon i jeszcze gwałtowniejszego hamowania. Na normalnej drodze nie tylko nikt za takie “popisy” nie zapłaci ani grosza, ale jeszcze paru starszych stażem kierowców pokiwa z politowaniem głową nad Twoimi “umiejętnościami”. Nic, **dokładnie NIC** nie uzasadnia ruszania z piskiem opon. Nawet zasłużenie na poklask kilku domorosłych

rajdowców. Skąd wiesz, czy nie mają oni zamiaru, dla zabawy, sprowokowania Ciebie do niebezpiecznego zachowania?

Tu przyda się mała uwaga:

*Ruszać z postoju możesz i w zasadzie powinieneś wolno, z zachowaniem szczególnej uwagi, aby komuś nie przeszkodzić w omijaniu Twojego pojazdu. Natomiast ruszanie spod świateł na skrzyżowaniu powinno być zdecydowanie bardziej energiczne – chodzi o zwiększenie przepustowości skrzyżowań. Będzie o tym mowa w podrozdziale o jeździe w ruchu miejskim.*

Każdorazowo bezpośrednio przed ruszeniem rzuć okiem w lusterka wsteczne. Ten odruch pozwoli ocenić, czy Twój manewr nie przeszkodzi innemu kierowcy, nadjeżdżającemu z tyłu. W lusterkach możesz także zauważyć kogoś, kto biegnie, aby zawiadomić Cię o czymś bardzo ważnym, zanim wyruszysz w drogę. Może chce Ci powiedzieć, że akurat wygrałeś główną nagrodę na loterii? Jeżeli nie ufasz lusterkom, obejrzyj się, aby mieć 100% pewności, że Twój manewr nie zagraża Tobie i innym.

Skoro wspomniałem o lusterkach – pozwól, że zapytam: Czy masz je prawidłowo ustawione? Zmieniałeś ustawienie fotela, więc warto dopasować teraz do Twoich potrzeb także lusterka wsteczne. Najlepiej, zanim nie nabierzesz popartych doświadczeniem umiejętności, zrób to na jakiejś bocznej drodze o znikomym ruchu.

Wielu kierowców nie docenia roli, jaką odgrywają lusterka zewnętrzne. Są oni przekonani, że wewnętrzne w zupełności wystarczy. W jakim więc celu producenci aut już od kilkadziesiąt lat montują na stałe aż dwa lusterka po obu stronach pojazdu?

Z pewnością nie po to, aby podnieść jego cenę! Zaczynij od ich ustawienia. Jeżeli masz taką możliwość, poproś o pomoc inną osobę.

Zatrzymaj swój pojazd kilkadziesiąt centymetrów od krawędzi drogi, mniej więcej na środku prawego pasa ruchu. Usiądź wygodnie i popatrz w **prawe** lusterko. Powinieneś widzieć w nim drogę na jak największą odległość, ale także i nawierzchnię drogi tuż za pojazdem. Mniej więcej 20% do 25% powierzchni lusterka powinno zajmować odbicie obrazu karoserii samochodu. To jest baza, do której będziesz odnosił położenie innych użytkowników drogi, patrząc w lusterko. Jeżeli ustawienie lusterka wymaga korekty, możesz zrobić to sam, ale wygodniej jest poprosić siedzącą obok Ciebie osobę.

W drugiej kolejności ustaw lewe lusterko. W nim musisz widzieć całą szerokość drogi już w odległości kilku metrów za samochodem. Tu także, jak w przypadku prawego lusterka, powinieneś widzieć odbicie karoserii swojego samochodu, które powinno zajmować do 25% całego obrazu.

Teraz najłatwiejsza operacja: ustawienie lusterka wewnętrznego. Ustaw je tak, abyś widział niemal dokładnie na jego środku **całą** tylną szybę swojego samochodu. Możesz dodatkowo widzieć jeszcze kawałek tylnego prawego okna, co będzie przydatne między innymi podczas wyprzedzania.

Niektórzy kierowcy stosują specjalne panoramiczne nakładki na wewnętrzne lusterka lub zmieniają całe lusterka na inne, większe niż fabryczne – o szerokim kącie widzenia. Praktyka taka była dobra w czasach, kiedy produkowane w Polsce samochody miały takie wyposażenie, jakby jego projektanci i konstruktorzy chcieli na

kierowcach wziąć odwet za swoje niepowodzenia życiowe. Lusterka często zniekształcały obraz, były małe i źle usytuowane... O zewnętrznych – konstruktorzy zazwyczaj zapominali. W tamtych czasach poprawianie wad konstrukcyjnych i efektów brakoróbstwa producentów były wręcz konieczne. Dziś fabryki wyposażają pojazd optymalnie i wszelkie poprawki mogą to tylko zepsuć. Obowiązuje tu zasada: **Lepsze jest wrogiem dobrego**. Lusterko nie “od kompletu” może zmniejszać obraz bardziej lub mniej niż pozostałe. Możesz w takim przypadku pogubić się w poprawnej ocenie odległości od nadjeżdżającego z tyłu pojazdu i nieszczęście gotowe.

Ustawienie lewego zewnętrznego i wewnętrznego lusterka możesz skorygować samodzielnie podczas jazdy, prawego nawet nie próbuj sam poprawiać. Jeżeli nikt Ci nie może pomóc, zatrzymaj się i dopiero wtedy skoryguj jego położenie.

Pamiętaj także, że ustawienia lusterek dokonane w pojeździe pustym, tylko z siedzącym w nim kierowcą, wymagają często niewielkiej korekty w pojeździe obciążonym.

Ruszyłeś i już jedziesz. Czy pamiętałeś o poinformowaniu innych użytkowników drogi, że masz zamiar ruszyć? Mam nadzieję, że tak. Sprawdź teraz, czy kierunkowskaz sam się wyłączył. Co robić dalej? Po pierwsze i najważniejsze: **zwracać uwagę na innych użytkowników drogi**. Przyjmij jako pewnik, że ogromna większość kierowców wyjechała na drogę **tylko po to**, aby rozbić Ci samochód, a Ciebie w najlepszym wypadku wyprawić do szpitala. To nie jest przesada. Część kierowców ma tak znikome umiejętności, że w ogóle nie powinni oni zasiadać za kierownicą. Niestety, bywa także, że nawet bardzo kulturalni ludzie, siadając za kierownicą,

przechodzą przedziwną metamorfozę. Nagle zaczynają zdradzać krwiożercze instynkty i mają do wszystkich o wszystko pretensję. Być może takie przeobrażenie jest podświadomym, atawistycznym odreagowaniem na konieczność uczestniczenia w “wyścigu szczurów”, życia “na pokaz”, bycia uprzejmym dla swoich przełożonych i dla klientów... Nie wiem. Widziałem już absurdalne przypadki przeistaczania się kulturalnych, spokojnych i na co dzień bardzo uprzejmym ludzi w jakieś monstra, pałające rządzą krwi... Tacy kierowcy pogardzają wszystkimi innymi użytkownikami drogi, wszystkim wszystko mają za złe, uważają innych za frajerów... Tylko oni są najlepsi, tylko oni potrafią znakomicie prowadzić swoje samochody... To właśnie oni najczęściej pokazują innym zwiniętą pięść z wyprostowanym środkowym palcem w geście, zwanym “pozdrowienie nowojorskich taksówkarzy”. Oni bez opamiętania używają klaksonu, albo zajeżdżają drogę innym i gwałtownie hamują przed ich pojazdem, aby ich w ten sposób “ukarać”. I głównie oni są klientami zakładów blacharskich. Są też wśród kierowców i ludzie z natury, na co dzień przejawiający znikomy poziom kultury, ale ich zachowanie nie powinno nikogo dziwić ani szokować. Po prostu oni tacy są i już. Wymagane od kierowców badania lekarskie nie obejmują sprawdzania poziomu kultury osobistej – zbyt wielu nie otrzymałoby nigdy prawa jazdy.

Jeżdżenie samochodem jest bardzo stresujące. Aby nie dać się opanować złym, pierwotnym instynktom, które prowadzą do wytworzenia syndromu Mad Max’a (wściekłego kierowcy), należy do jazdy podchodzić z ogromnym dystansem. Czy poprawi Ci samopoczucie, jeżeli będziesz wymachiwał pięściami pod adresem każdego napotkanego kierowcy, który może przez przypadek popełnił jakiś błąd? Czy wszystko musisz przeżywać i na wszystko

reagować w spektakularny sposób – machając jak oszalały pięściami, dusząc klakson i błyskając reflektorami? Choćbyś nie wiem jak bardzo się wściekał, nic nie odwróci już tego, co się wydarzyło. Nawet wiadro żółci w Twojej krwi nie cofnie czasu. Stało się coś złego? Ktoś Ci zajechał drogę? Ktoś chciał Cię zdenerwować? Może próbował obrazić? I co z tego? Jeżeli inny kierowca doprowadził do groźnej lub tylko nieprzyjemnej sytuacji, a potem szybko oddalił się, możesz być pewny, że on nie zrozumie nic z tego, co chcesz mu przekazać poprzez swoje zdenerwowanie. Nic do niego nie dotrze, bo on już taki został stworzony i taki umrze. Być może nawet sprawisz mu przyjemność, bo właśnie jego jedynym zamiarem było doprowadzenie kogoś do szewskiej pasji? Zlekceważ to, co się stało. Nie próbuj go dogonić tylko po to, żeby mu pogrozić pięścią. Uśmiechnij się i... zapomnij. To najlepszy sposób na takie niemiłe zachowanie innych użytkowników drogi. Poświęć dokładnie pół minuty i ani sekundy więcej na przemyślenie, czy przypadkiem sam, popełniając jakiś błąd, nie przyczyniłeś się do całej sytuacji. A potem – jak najszybciej o wszystkim zapomnij. Nie roztrząsaj, nie analizuj, nie przeżywaj. Stało się – trudno.

Jeżeli chcesz poznać jeszcze lepszy sposób na szalonych szoferów, powiem Ci o swojej metodzie, którą z powodzeniem stosuję od ponad 20 lat. Na pewno znasz gest przeproszenia. Jest to otwarta dłoń ze zgiętymi do środka dwoma palcami – serdecznym i małym. Pozostałe palce są szeroko rozstawione. Pokaż taki przyjacielski, przepraszający gest każdemu kierowcy, nawet, gdy jesteś w stu procentach przekonany, że racja jest po Twojej stronie. Zaręczam Ci, że większość napotkanych kierowców zbaranieje, spodziewając się po Tobie zupełnie innej reakcji – wybuchu złości. To naprawdę przyjemne uczucie, zobaczyć jak twarz wściekłego kierowcy nagle się

wydłuża, usta mu się szeroko otwierają i... człowiek traci całą pewność siebie, całą złość dla świata... Bywało, że zostawiałem takich osłupiałych, oniemiałych z wrażenia kierowców na środku skrzyżowania i jechałem dalej. A oni jeszcze długą chwilę dochodzili do siebie, zanim ruszyli w dalszą drogę. To naprawdę przyjemne uczucie – przeprosić kogoś, kto chciał Cię skrzywdzić. I nic nie kosztuje – dokładnie nic. Spróbuj raz, a spodoba Ci się, gwarantuję.

*Jeżeli chcesz mieć znakomite samopoczucie za kierownicą, którego nie zmąci nawet najbardziej chamskie zachowanie innych kierowców – naucz się i jak najczęściej stosuj dwa gesty: “PRZEPRASZAM” i “DZIĘKUJĘ”. Pierwszy poznałeś przed chwilą. Jest on w naszym kraju prawie zupełnie nieznan. U progu wejścia do Unii Europejskiej warto go spopularyzować, gdyż w wielu innych krajach jest on powszechnie używany. Ten drugi – to otwarta dłoń z szeroko rozstawionymi palcami, pokazana osobie, której chcesz podziękować za jej uprzejmość lub chcesz po prostu okazać, że doceniasz jej sztuk jazdy. Możesz ponadto stosować gest OK, czyli pokazać pięść z uniesionym ku górze kciukiem, gdy inny kierowca robi coś bardzo, bardzo pozytywnego. Uprzejmości – tak samo na drodze, jak i w życiu codziennym – nigdy za wiele.*

Było już o ruszaniu i o kulturze za kierownicą. Wypada wspomnieć o sposobach zatrzymywania pojazdu, – czyli o hamowaniu. To jedna z tych umiejętności, którą mają wszyscy kierowcy. Przynajmniej tak im się zdaje. Wystarczy przecież nacisnąć na pedał hamulca i w odpowiednim momencie wysprzęglić lub wrzucić luz, aby silnik nie zgasł. Jeszcze łatwiej hamować autem z automatyczną skrzynią biegów, która sama “zadba” o odłączenie napędu od kół. Tymczasem prawidłowe, bezpieczne zatrzymywanie pojazdu to prawdziwa

sztuka. Czy uwierzysz mi, że można tak jeździć, aby pedał hamulca używać jedynie do zapalenia świateł “stop” informujących innych kierowców o Twoim zamiarze zatrzymania się? Spróbuj kiedyś, na jakiejś bocznej, poziomej drodze o znikomym ruchu innych pojazdów, sprawdzić inercję swojego samochodu. Rozpędź go np. do 30 km/h, a potem, nie dotykając niczego poza kierownicą, pozwól mu samodzielnie zwolnić. W ostatniej chwili, kiedy poczujesz szarpnięcia układu napędowego, naciśnij sprzęgło i wrzuć bieg jałowy. Samochód po chwili zatrzyma się. Zrób to samo przy prędkości 40, 50, 60 km/h. Bez względu na to, jak szybko jedziesz, samochód pozbawiony napędu wcześniej czy później sam się zatrzyma. Jeżeli poznasz, jak daleko popchnie Twój pojazd siła inercji, zanim on zatrzyma się, będziesz mógł jeździć niemal zupełnie nie używając hamulców! Ja w takich okolicznościach dość często razem ze zdjęciem nogi z gazu wrzucam bieg jałowy. Technika ta jest jednak niezbyt bezpieczna na śliskiej nawierzchni.

Co daje taka umiejętność? Po pierwsze – nauczy Cię drugiej trudnej sztuki – sztuki przewidywania. Jeżeli zamierzasz się zatrzymać 100m dalej, bądź tego świadomy dostatecznie wcześniej. I dostatecznie wcześniej zdejmij nogę z pedału gazu. Do celu dojedziesz sekundę, może dwie później. Po drugie – odniesiesz korzyści, wymierne w pieniądzu. Taka technika jazdy, jeżeli stosujesz ją w ruchu miejskim, pozwala zaoszczędzić nawet do 10% paliwa! Przewiduj, że będziesz musiał 100 czy 200m dalej zatrzymać się pod światłami lub będziesz musiał przepuścić pieszych i – zdejmuj nogę z gazu. Pozwól, niech samochód toczy się swobodnie. Gdy prędkość spadnie poniżej 30 km/h, połóż lekko nogę na pedale hamulca – zapalą się wówczas światła “stop”, które poinformują innych kierowców, że się zatrzymujesz. Możesz przyhamować mocniej w ostatniej fazie

“dojeżdżania”, aby zatrzymać się dokładnie tam, gdzie zamierzasz. Taka technika zatrzymywania pojazdu ma jeszcze dwie inne zalety. Po pierwsze oszczędzasz hamulce – znacznie rzadziej wymieniasz szczęki lub klocki, rzadziej musisz wymieniać tarcze lub bębny hamulcowe. Po drugie – **jest nieoceniona na śliskiej, oblodzonej nawierzchni**. Samochód, który toczy się nawet po czystym, gładkim lodzie, zatrzyma się prawie dokładnie tak daleko od miejsca, w którym zaczniesz “hamować” w opisany wyżej sposób, jak w przypadku jazdy po szorstkim betonie! Taka technika **nie spodoba się** jednak innym kierowcom, preferującym ostre hamowanie połączone z rzucaniem pasażerami o przednią szybę. Niestety, jest ich przytłaczająca większość. Kilka stron wcześniej podpowiedziałem Ci, jak nie przejmować się brakiem kultury u innych szoferów. Masz okazję wypróbować moje rady w praktyce.

Chciałbym jednak przestrzec przed stałym “oszczędzaniem” hamulców. Od czasu do czasu, jeżeli będzie po temu sposobność, przyhamuj mocniej. Sprawdzisz w ten sposób jakość klocków i okładzin hamulcowych. Co prawda zdarza się to niezwykle rzadko, ale... smar, wyciekający z łożysk koła może natłuścić ich powierzchnię i znacznie obniżyć skuteczność hamowania. Jeżeli naciśniesz mocno na pedał hamulca, a samochód zacznie zwalniać bardzo “niechętnie”, zatrzymaj się jak najszybciej i wezwij pomoc drogową. Możesz pomóc sobie hamulcem postojowym, zaciągając go jednak płynnie, ząbek po ząbku, a nie – jak na postoju – jednym szarpnięciem. Jeżeli jednak hamulec zasadniczy i postojowy używają tych samych tarcz lub bębnow, ręczne hamowanie w takich okolicznościach może być nieskuteczne. Nie miałem nigdy takiej przygody, mimo że zmieniłem w swojej karierze 7 samochodów, ale licho nie śpi.

Tak samo, jak smar, działa na hamulce woda – więc po przejechaniu większej kałuży, albo tylko jadąc dłużej po mokrej nawierzchni, “wysusz hamulce”, lekko naciskając ich pedał – tak abyś poczuł, że samochód nie toczy się swobodnie, a jest hamowany. Przy dużej wprawie możesz to zrobić nie zdejmując nogi z gazu! Wystarczy, że położysz lekko lewą stopę na pedale hamulca. Przećwicz to gdzieś, gdzie Twoje początkowe błędy nie zaszkodzą ani Tobie, ani nikomu innemu. Najlepiej na jakimś dużym wolnym placu (stare lotnisko?), gdzie nie ma innych samochodów i przechodniów. Lewa noga, przyzwyczajona do gwałtownego naciskania na pedał sprzęgła początkowo będzie zbyt “ciężka” i samochód będzie Ci “stawał dęba”. Niech Cię nie zniechęci kilkanaście, czy nawet więcej nieudanych prób. Umiejętność hamowania obiema nogami może być bardzo przydatna także w innych okolicznościach, o czym przeczytasz w dalszych rozdziałach.

**Teraz**, kiedy już masz samochód ergonomiczny, wiesz jak elegancko ruszać i zatrzymywać się, a nawet potrafisz nie przejmować się złym zachowaniem innych kierowców, pora na dalszą wiedzę. Opowiem Ci

## **Jak jeździć w porze dziennej.**

Czy może być coś łatwiejszego, jak jazda w dzień, przy pięknej pogodzie, po suchej nawierzchni, z nieograniczoną widocznością? Takie idealne warunki niosą w sobie jednak spore niebezpieczeństwo – usypiają czujność kierowcy. Nabiera on złudnego przekonania, że nic złego nie może się wydarzyć... Jest to pierwszy krok do nieszczęścia. Piękna pogoda powoduje, że na jezdni pojawiają się nagle przechodnie – spacerowicze, którym nigdzie się nie spieszy,

rowerzyści, motocykliści, zwierzęta przebiegające przez drogę w najmniej oczekiwanym momencie...

Dobre warunki prowokują także bardzo niedoświadczonych kierowców do uruchomienia swoich pojazdów. Ci stanowią spore zagrożenie, ponieważ ich doświadczenie jest co najmniej problematyczne, a wiedza o ruchu drogowym pochodzi niemal w całości z kursu na prawo jazdy. Mówi się często o nich “niedzielni kierowcy”, ponieważ samochód służy im głównie do imponowania znajomym i sąsiadom przy okazji zajechania pod kościół na niedzielne nabożeństwo. W innych celach nie używają go z obawy przed uszkodzeniem lub z oszczędności – paliwo przecież kosztuje! Kierowca – właściciel takiego uruchamianego raz na tydzień wehikułu staje się z czasem wtórnym analfabetą.

Jak można rozpoznać “niedzielnego kierowcę”? Bardzo łatwo. Zwróć uwagę na jego pozycję za kierownicą. Jest spięty, skupiony do granic wytrzymałości, kurczowo ściska kierownicę a nawet – prawie leży na niej! Podczas jazdy popełnia szkolne błędy, prowadzi samochód bardzo niepewnie, niezdecydowanie. Często hamuje, zazwyczaj bez istotnej potrzeby, zapomina o kierunkowskazach... Jeżeli zobaczysz gdzieś w drodze takiego kierowcę, postaraj się ominąć jego pojazd jak największym łukiem, zachowując czujność. Bądź przygotowany na jego najbardziej nietypowe zachowanie.

**Bardzo ważne!** Nie używaj wobec takiego kierowcy ani klaksonu, ani nie strasz go błyskaniem światłami, a już pod żadnym pozorem nie próbuj pouczać. Jego reakcja może być całkowicie nieprzewidywalna. Po prostu – zignoruj jego zachowanie i jedź dalej. Gdy mimo przedsięwziętych przez Ciebie środków ostrożności taki

kierowca jednak zrobi coś, co zagrozi Twojemu bezpieczeństwu, po prostu zahamuj, nawet – zatrzymaj się, lub omiń jego pojazd. Nie trać nerwów, gdy nagle taki użytkownik drogi skręci z lewego pasa w prawo wprost pod maskę Twojego auta. Użycie przez Ciebie klaksonu może tylko wprawić go w jeszcze większy stres... Dlatego – zwolnij, gdy widzisz, że prowadzony niepewną ręką pojazd zbliża się do skrzyżowania lub nawet do wyjazdu z bramy. Pozwól jego kierowcy na swobodne wykonanie zaplanowanych lub przypadkowych manewrów, a potem – jedź dalej swoją drogą i... zapomnij jak najszybciej o nim.

Wspomniałem o pieszych, którzy przy pięknej pogodzie tłumnie wylegają na drogi. Pół biedy, gdy zachowują się oni zgodnie z przepisami, chodzą po chodnikach, a gdy tych nie ma – tylko jej lewą stronę, przechodzą przez jezdnię w wyznaczonych miejscach. Piesi – co jest wynikiem fatalnego programu w polskich szkołach – nie znają zazwyczaj przepisów o ruchu drogowym. Wyznają jedną zasadę – zasadę nienawiści do kierowców i ich pojazdów. Nie przesadzam. Lata “powszechnego dobrobytu” nauczyły ludzi, że ten, kto ma samochód, albo “ma układy” albo nielegalnie się wzbogacił. Jest to chyba zakodowane w genach, bo złość do kierowców mają zarówno leciwi, jak i całkiem młodzi przechodnie. Możesz więc być pewny, że pieszy, świadomie czy nie, zrobi coś, co może Cię całkowicie zaskoczyć. Jeżeli widzisz ludzi, idących jezdnią lub poboczem albo szykujących się do przejścia na drugą stronę jezdni – skup całą uwagę na nich, nie zapominając jednak o innych użytkownikach drogi. Zmniejsz prędkość nawet do 30 km/h i przygotuj się na konieczność wykazania się niezłym refleksem. Choć przepisy mówią wyraźnie o konieczności użycia klaksonu w razie niebezpieczeństwa, nie używaj go bezpośrednio w pobliżu

pieszych. Możesz ich wystraszyć, a wtedy ich reakcje będą niezwykle trudne do przewidzenia.

Bywa, że piesi użytkownicy drogi nie zawsze są trzeźwi. Prawo drogowe, rygorystyczne wobec nietrzeźwych kierowców, jest szokująco liberalne wobec pijanych pieszych, nawet gdy Ci doprowadzą do bardzo groźnego wypadku z ofiarami śmiertelnymi. Nietrzeźwych spotkasz zawsze tam, gdzie się odbywa w pobliżu drogi jakaś impreza. Może to być ludowy festyn, może wesele albo pogrzeb, zabawa przy remizie strażackiej, procesja z okazji Bożego Ciała lub nawet niewinny wiec przedwyborczy. Jeżeli przy drodze gromadzi się większa grupa pieszych – jest pewne, że wśród nich będą nietrzeźwi. Dlatego unikaj jak ognia wszelkich przydrożnych zgromadzeń. Przejeżdżaj obok nich bardzo wolno, w jak największej odległości (zjedź na przeciwną połowę drogi) i zachowaj czujność. Wielu nietrzeźwych pojawia się “bez żadnej okazji” na drogach, biegnących przez wioski i małe miejscowości po południu i wczesnym wieczorem we wszystkie, bez wyjątku, dni świąteczne i przedświąteczne. Najczęściej grupują się oni w pobliżu sklepów z alkoholem lub przydrożnych barów. Ich liczba gwałtownie rośnie bezpośrednio przed zamknięciem placówki handlowej lub karczmy. Zwróć więc na wszelki wypadek uwagę na przydrożne budynki, czy nie ma wśród nich jakiegoś przybytku dla “spragnionych” rodaków.

Wypada wspomnieć o trzeźwych pieszych użytkownikach drogi, których jest większość. Jeżeli idą prawym skrajem drogi – są dla siebie i dla Ciebie bardzo niebezpieczni. Nie widzą Ciebie, może nie słyszą pracy silnika w Twoim samochodzie. Na wszelki wypadek naciśnij klakson – ale wtedy gdy jesteś co najmniej 100m za tymi ludźmi, i między Tobą a nimi nie ma innego pojazdu. Potem – włącz

lewy kierunkowskaz, zjedź jak najdalej na lewą połowę jezdni, zmniejsz prędkość i zachowaj ostrożność. Piesi dość często będą próbowali pokazywać Ci jakieś obraźliwe gesty – przecież swoim klaksonem naruszyłeś, w ich mniemaniu, ich prawa. W ogóle nie zwracaj na to uwagi. Pomachają, zmęczą się i przestaną. Nie próbuj odpłacać im “pięknym za nadobne”. Podobnie, szerokim łukiem omijaj pieszych, idących prawidłowo lewym skrajem drogi. Może wśród nich jest ktoś nie w pełni trzeźwy, albo dziecko, które w ostatniej chwili wyrwie się opiekunowi i skoczy wprost pod koła Twojego pojazdu? Może pies prowadzony na smyczy nagle zerwie się z uwięzi?

Czy pamiętasz przepis, mówiący o zachowaniu kierujących wobec osób przekraczających drogę? Spróbuj się do niego nie stosować – ale w pozytywnym znaczeniu tych słów. Po prostu przyjmij zasadę, że **KAŻDY PIESZY** ma pierwszeństwo przy przekraczaniu jezdni. Jeżeli robi to w miejscu niedozwolonym, nie masz żadnych uprawnień aby go ukarać. Więc przepuść go. Niech idzie swoją drogą. Jeżeli chce przejść w miejscu wyznaczonym, zrób mu przyjemność i przepuść go! Zwolnij, pokaż mu ręką gest zachęty, a gdy będzie taka konieczność, nawet zatrzymaj się. Stracisz na to 3, może 4 sekundy, a zyskasz wdzięczność człowieka, który do tej pory był przez innych kierowców lekceważony. Jednak **nigdy nie przepuszczaj pieszego, jeżeli zauważysz w lusterku wstecznym, że któryś z jadących za Tobą pojazdów szykuje się do wyprzedzania!** Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściami i na przejściach dla pieszych, choć wielce naganne i zabronione przepisami, jest praktyką codzienną na naszych drogach. Tak samo nazbyt często kierowcy omijają pojazdy, które zatrzymały się, aby przepuścić grupę pieszych. Nie ma na to żadnej

rady, a policja nie jest zupełnie zainteresowana losem przechodniów. “Stróże prawa” wolą stanąć 200 m. dalej z radarem, niż wyłapać potencjalnych zabójców, łamiących przepisy na przejściu dla pieszych. Dlatego, aby nie doprowadzić do niebezpiecznej dla pieszego sytuacji, oceń to, co się dzieje na drodze i jeżeli uznasz, że Twoja uprzejmość nie zaszkodzi nikomu – pozwól mu swobodnie przejść.

Podobnie, jak w przypadku idących poboczem lub krawędzią drogi pieszych, zachowuj się także wobec kierujących rowerami, motorowerami i motocyklami. Przepisy wspominają co prawda o zachowaniu odległości nie mniejszej niż 1 m. od takiego użytkownika drogi podczas jego wyprzedzania, ale nic nie mówią o górnej granicy tego dystansu. Potraktuj więc jednośladał jak pojazd wielośladowy i **ZAWSZE** przy wyprzedzaniu zjeżdżaj na sąsiedni pas ruchu. Powodów jest kilka. Po pierwsze: Twój samochód powoduje podczas jazdy spore turbulencje (zawirowania) mas powietrza, które mogą wytrącić z równowagi kierującego jednośladałem. Po drugie – wielu kierowców zaczyna karierę pogromców szos od jednośladał, dlatego ich umiejętności, nie poparte doświadczeniem, mogą okazać się niewystarczające, aby dać się bezpiecznie wyprzedzić. W końcu po trzecie: bardzo wielu rowerzystów i motocyklistów, zwłaszcza w małych miejscowościach i wioskach, rozgrzewa się alkoholem przed wyruszeniem w drogę. Ich działania są więc nieprzewidywalne. Tak samo strzeż się pieszego, prowadzącego drogą rower lub motocykl, zwłaszcza wieczorem lub nocą. Zwykle jest to pijany, któremu trudno utrzymać samodzielnie równowagę. Prowadzony pojazd raz mu to ułatwia, raz utrudnia. Bądź niemal pewien, że w ostatniej chwili taki zespół

pieszy + rower, lub pieszy + motocykl, przewróci się tuż przed Twoim samochodem.

*Dziwisz się z pewnością, że kładę tak duży nacisk na nietrzeźwych użytkowników dróg. Alkohol jest plagą polskich szos. Setki, może nawet tysiące razy widziałem bardzo groźne sytuacje, do których doprowadzili swoim zachowaniem pijani lub oszołomieni narkotykami ludzie. O dziwo – wśród pieszych, poszkodowanych w wypadkach, narkomani stanowią znikomy odsetek. Natomiast nie ma żadnych wiarygodnych danych, ilu oszołomionych narkotykami kierowców zniszczyło komuś jego samochód albo doprowadziło go do trwałej utraty zdrowia. Najwięcej pijanych pieszych użytkowników dróg spotyka się na obszarach wiejskich i w małych miasteczkach. Tak samo zdecydowanie więcej jest pijanych rowerzystów i motocyklistów na wsiach i w niewielkich miejscowościach, niż w dużych miastach.*

Motocykliści i motorowerzyści w ogóle są odrębnym problemem na drodze. W zasadzie można podzielić ich na kilka kategorii. Do pierwszej zaliczyłbym tych, którzy jeżdżą starymi, wysłużonymi wueskami lub emzetkami, pamiętającymi czasy “sukcesów gospodarczych”. Te przedpotopowe pojazdy z braku części zamiennych są zwykle w dość opłakanym stanie technicznym i ich pojawienie się na drodze, niesie samo z siebie, poważne niebezpieczeństwo dla innych użytkowników. Ich kierowcami są albo bardzo młodzi ludzie, których stać tylko na wyciągnięty ze sterty złomu motocykl, albo ludzie starsi, obdarzający sentymentem swój eksploatowany przez ćwierć wieku pojazd. Tak, czy inaczej – lepiej trzymać się od nich z daleka. Również należy unikać jak ognia motorowerzystów. Niemal wszyscy z nich to ludzie bardzo młodzi,

którzy dopiero uczą się elementarnych zasad ruchu drogowego. Wielu w ogóle nie ma pojęcia, że są jakieś przepisy, czy zasady ruchu drogowego. Nie wchodzi im w drogę.

Jednak najbardziej niebezpieczni dla siebie i innych są kierowcy nowoczesnych motocykli, z silnikami o nieproporcjonalnie dużej mocy, rozpędzający swoje maszyny do nieprawdopodobnych prędkości. Wydaje się co najmniej dziwne, że takie motocykle są w ogóle produkowane i dopuszczane do ruchu, zwłaszcza że w ogromnej większości krajów obowiązują dość drastyczne ograniczenia prędkości. Cokolwiek o nich nie mówimy, one są i trzeba się z tym pogodzić. Kierowca takiego mknącego narzędzia dla samobójców ma tak ograniczone możliwości przeciwdziałania pojawiającym się nagle na szosie sytuacjom, że lepiej mu nie stawać na drodze. Wyobraź sobie, że pokonuje on w ciągu sekundy od 50 do 80 metrów. Jego droga hamowania przy tej prędkości wynosi na idealnie suchej nawierzchni sporo ponad 100m. Jeżeli zauważy przeszkodę z odległości 200m., ma minimalne szanse, aby uniknąć katastrofy i... śmierci. Dlatego usuń mu się z drogi, nawet gdy masz pierwszeństwo. Zjedź na pobocze i zatrzymaj się. Potraktuj go jak pojazd uprzywilejowany – niech pędzi przed siebie. Zostało mu tak niewiele życia...

Na pewno znasz z amerykańskich filmów opowieści o bandach harleyowców, szalejących po szosach i bezdrożach USA i Kanady. Wbrew intencjom autorów tych mrożących krew w żyłach filmów, na drogach właśnie harleyowcy stanowią elitę kierowców motocykli. Jeżdżą bardzo uważnie, statecznie, z wdziękiem. Może czasem nieco za szybko, ale mając takie maszyny, mogą sobie na to pozwolić. Są bardzo ostrożnymi kierowcami, o czym niejednokrotnie miałem

okazję się przekonać. Najczęściej oni nie tylko nie stanowią dla Ciebie zagrożenia, ale – przeciwnie, są wspaniałymi partnerami na dalekich trasach. Oczywiście, jak w każdym środowisku, zdarzają się niechlubne wyjątki.

Pozostał jeszcze temat zwierząt. Widząc na drogach setki, a nawet tysiące rozjechanych psów i kotów, a często także większych zwierząt, zastanawiałem się, dlaczego one giną? Przecież nie trzeba wielkiej wyobraźni, aby uświadomić sobie, że jeżeli przy drodze stoi dom, to w jego pobliżu może się kręcić jakieś zwierzę. I że może ono nabrać nagle chęci przedostania się na drugą stronę jezdni tuż przed nadjeżdżającym autem. Czy wymaga aż tak wielkiego wysiłku popatrzenie na pobocza, aby zauważyć czające się do skoku zwierzę? Czy trzeba pędzić przed siebie, nie patrząc na boki? I w końcu, czy nie warto przyhamować, aby **żywe** zwierzę pobiegło dalej?

Instruktorzy nauki jazdy raczą często słuchaczy kursów opowieścią o przypadku, kiedy pewna pani zahamowała, aby uratować wiewiórkę, przebiegającą przez jezdnię. Doszło do karambolu z udziałem kilku pojazdów i były ofiary śmiertelne. Chodzi im o to, aby oduczyć ludzi hamowania dla uratowania życia zwierzęcia, bowiem może to grozić śmiercią! Zapytałem kiedyś takiego pana (poproszono mnie o to, jako dziennikarza), czy gdyby zamiast wiewiórki na jezdnię wbiegło dziecko, to też nie powinienem hamować? Przecież życie jednego dziecka to mniej niż życie kilku kierowców, którzy **mogą** zginąć w karambolu, do którego **może** dojść wskutek gwałtownego hamowania... Pan instruktor osłupiał i nie bardzo wiedział, co odpowiedzieć.

Wielokrotnie spotykałem wybiegające niespodziewanie na jezdnię zwierzęta. Nie udało mi się, jak dotąd, “upolować” żadnego. Jedno takie spotkanie będę jednak długo wspominał. Było to niedaleko Konina, na łączniku pomiędzy dawną E-8 a autostradą. Noc, widzialność idealna. Jechałem około 140 km/h, może nieco szybciej.

Nagle na drogę wyskoczył mały zajączek. Był najwyżej 100 m. przede mną. Zatrzymał się i... Termos z kawą, który leżał na tylnym siedzeniu, przeleciał między przednimi fotelami i rozbił się o deskę rozdzielczą tuż przy radiu. Zając ocalał, a ja musiałem posprzątać rozlaną kawę. Czy zastanawiałeś się kiedyś, ile jest warte życie? Np. życie zwierzęcia? Życie tego zajączka kosztowało mnie **tylko** rozbity termos i wylaną kawę. Czy zaryzykowałbyś taką stratę dla jakiegoś zwierzątka? Wierzę, że tak. Może kiedyś inny kierowca poświęci swój termos z kawą, aby nie rozjechać Twojego ulubionego psa lub kota?

Chciałbym powiedzieć Ci jeszcze o kilku ważnych sprawach, zanim przejdziemy na kolejny stopień wtajemniczenia. Jazda przy pięknej, słonecznej pogodzie mimo wszystko jest męcząca. Nie podchodź więc do niej bez troski. Przed wyjazdem sprawdź, czy masz w samochodzie ciemne okulary przeciwsłoneczne. Powinny to być okulary duże, zasłaniające nie tylko same oczy, ale także sporą część twarzy w ich pobliżu. Moda w tym przypadku nie powinna być w ogóle brana pod uwagę – ciemne okulary są dla Ciebie, jako kierowcy, środkiem ochrony osobistej i powinny tylko temu celowi służyć. Nie mogą być zbyt ciemne. Nie mogą w najmniejszym stopniu zniekształcać obrazu ani ZMIENIAĆ KOLORÓW. Muszą być bardzo wygodne, ponieważ będziesz z nich korzystał przez wiele godzin prawie bez przerwy. Najlepiej służyły mi przez wiele lat duże

okulary podobne do narciarskich (ale nie gogle) w plastikowej oprawie, o szklach ciemniejszych w górnych partiach i niemal zupełnie jasnych w najniższych. W samochodzie masz zamontowane fabrycznie osłony przeciwsłoneczne. Korzystaj z nich w razie konieczności, ale zasłaniaj tylko tyle przedniej lub bocznej szyby, ile naprawdę jest konieczne. Osłony bardzo ograniczają pole widzenia.

Chciałbym podpowiedzieć Ci jeszcze jeden sposób, bardzo poprawiający bezpieczeństwo ruchu. Jadąc ze słońcem “w plecy” rano lub po południu – **włącz światła mijania!** Twój pojazd będzie o wiele lepiej widoczny dla kierowców, nadjeżdżających z przeciwka. Słońce, nisko stojące nad horyzontem, bardzo oślepia. Nadjeżdżający z jego strony samochód wygląda jak czarna plama – trudniej ocenić odległość od niego i jego prędkość. Jeżeli ma włączone światła mijania, staje się lepiej widoczny. Bądź jednak świadomy, że Twoja jazda z włączonymi światłami przy pięknej pogodzie może nie spodobać się innym kierowcom. Nie zwracaj uwagi na ich obraźliwe gesty. Nie robisz nic złego, wręcz przeciwnie.

Kiedyś milicjanci i policjanci próbowali karać mandatami za taką, dobrze rozumianą, dbałość o bezpieczeństwo swoje i innych użytkowników drogi. Dziś stopniowo przyzwyczajają się do zwyczajów, panujących w krajach o wyższym stopniu zmotoryzowania.

*Jazda z włączonymi światłami przez całą dobę jest w Polsce obowiązkowa w miesiącach zimowych, a w niektórych krajach nawet przez cały rok.*

Teraz przysła już pora na kolejny stopień wtajemniczenia. Opowiem

### **Jak jeździć nocą.**

## **Jak skorzystać z wiedzy zawartej w pełnej wersji ebooka?**

Więcej praktycznych porad dotyczących mądrej jazdy samochodem znajdziesz w pełnej wersji ebooka. Zapoznaj się z opisem na stronie:

<http://nauka-jazdy.zlotemysli.pl/>

### **Dowiedz się, jak nie dać się zabić na drodze!**



**Poleć znajomemu e-booka  
i zarób 50% jego wartości**



**Kupuj e-booki za punkty,  
nie za złotówki**